BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 września 1936 r. | NR. 24

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Konwencje Brukselskie, dotyczące prawa morskiego

(Ciąg dalszy)

Brukselska Konwencja z dnia 25. VIII. 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, zgodnie z zasadniczą myślą, z której wychodzą wszystkie systemy odpowiedzialności właścicieli statków morskich, ogranicza odpowiedzialność właścicieli statków morskich za zobowiązania, powstające w związku z eksploatacją statku, do majątku morskiego (statku i frachtu) czyli do „interesu związanego z podróżą morską" (Interêt dans l'aventure de mer) *), przyjmując odpowiedzialność osobistą do wysokości wartości tego interesu. Nie znaczy to, że właśc. statku za wszelkie swe zobowiązania, powstałe i przyszłe, odpowiada stale tylko jedną masą majątkową (wartością statku i frachtu). Z uwagi na to, że przyczyną zobowiązania właściciela statku może być albo wypadek (accident) albo transakcja, zawarta w związku z podróżą statku, zwłaszcza umowa o przewóz, konwencja przewiduje różne masy majątkowe, któremi właściciel statku odpowiada w stosunku do niektórych wierzytelności, powstających w związku z wypadkiem lub też zgłaszanych względnie ustalanych z chwilą ukończenia podróży statku. Ponieważ wartość statku, zależnie od stanu statku oraz wahań kursu walut, ulega fluktuacjom, przeto także odnośne masy majątkowe ulegają w swej wartości wahaniom. Jeżeli naprzykład statek podczas podróży uległ dwom wypadkom i wskutek tych wypadków powstały wierzytelności odszkodowawcze w stosunku do właściciela statku, to za wierzytelności, powstałe w związku z pierwszym wypadkiem, właściciel statku odpowiada — poza frachtem — do wysokości wartości statku, istniejącej w chwili przybicia statku do pierwszego portu po pierwszym wypadku (art. 3 Konwencji). Inną masą odpowiada on w stosunku do wierzytelności, powstałych w związku z drugim wypadkiem, gdyż wartość statku w chwili przybicia statku do pierwszego portu po drugim wypadku jest inna. Do wartości statku dochodzi przyjęty przez konwencję dla wszystkich przypadków odpowiedzialności właściciela statku ryczałt frachtowy, wynoszący 10 proc. wartości statku na początku podróży. Ryczałt dolicza się do wartości statku bez względu na to, czy fracht faktycznie był zarobiony, tj. zainkasowany czy nie (art. 4).

Poszczególnym masom majątkowym, składającym się z wartości statku wraz z przynależnościami statku oraz ryczałtu frachtowego, odpowiadają różne masy wierzytelności. Nie można powiedzieć, że koncepcja różnych mas majątkowych właściciela statku, które trzeba ustalać, zależnie od wypadku i stanu statku po wypadku względnie w końcu podróży, jest szczęśliwa. Przez wprowadzenie różnych mas majątkowych, ulegających fluktuacjom co do swej wartości, sytuacja właściciela statku staje się wobec wierzycieli skomplikowana. Na nim spoczywa ciężar udowodnienia wartości masy

*) Określenie użyte na konferencji prawa morskiego w Brukseli w 1922 r. Porówn. Procés verbaux de séances de la Conf. Intern. de Droit Marit. 1922 Bruxelles Impriméric Lesigne 1923, str. 21.

majątkowej w każdym poszczególnym przypadku, jeżeli wierzyciele się do niego zgłaszają (art. 3).

Dla każdej masy trzeba przeprowadzić osobne postępowanie ustaleniowe i podziałowe, które może być kosztowne i dla właściciela statku uciążliwe. Najwłaściwszym organem do przeprowadzenia takiego postępowania jest sąd. Niewątpliwie w stosunku do francuskiego systemu abandonowego i niemieckiego systemu odpowiedzialności rzeczowej (porówn. poprzedni artykuł), przewidujących jedną masę majątkową właściciela statku, (mianowicie substancję statku i fracht podróży), którą właściciel statku odpowiada względnie którą oddaje do dyspozycji wierzycieli przez oświadczenie abandonu, system przyjęty w konwencji nie jest — w stosunku do tych systemów — żadnem uproszczeniem, a raczej skomplikowaniem odpowiedzialności właściciela statku. Nie równoważą tej ujemnej cechy niektóre praktyczne postanowienia konwencji, w szczególności przyjęcie, w większości przypadków, granicy odpowiedzialności w postaci kwoty maksymalnej pro tonna pomiarowa statku. Dopóki właściciel statku ma tytuł własności statku, odpowiada on według systemu konwencji, zależnie od ilości podróży i wypadków, tyle razy, ile wypadków i podróży było, i to osobiście do wysokości wartości statku i ryczałtu frachtowego, obliczanej po każdym wypadku, względnie po ukończeniu danej podróży. Przy takiej odpowiedzialności możność zatrzymania statku samego przedstawia się dla niego jako korzyść wątpliwa.

Po zapoznaniu się z powyższemi ogólnemi uwagami, czytelnik łatwiej będzie mógł zorjentować się w poszczególnych postanowieniach konwencji.

Według art. 1 konwencji właściciel statku odpowiada tylko do wysokości wartości statku, frachtu (ryczałtu frachtowego) i przynależności statku (accessoires de navire) za:

1) odszkodowanie, należne osobom trzecim za szkody, wyrządzone na lądzie lub na morzu przez czyny i uchybienia kapitana, załogi, pilota i każdej innej osoby, pozostającej w służbie na statku,

2) odszkodowanie, należne za szkody, wyrządzone bądź ładunkowi oddanemu kapitanowi do przewozu bądź jakiemukolwiek innemu mieniu, znajdującemu się na statku,

3) zobowiązania, wynikające z konosamentu,

4) odszkodowania, należne z tytułu uchybień nautycznych, popełnionych przy wykonywaniu umowy,

5) obowiązek podniesienia statku, który zatonął i wszelkie związane z tem zobowiązania,

6) wynagrodzenie za ratunek i pomoc,

7) kwoty, przypadające od właściciela statku z tytułu pokrycia awaryj wspólnych.

8) zobowiązania, wynikające z umów i transakcyj, zawartych przez kapitana poza portem ojczystym, na podstawie przysługujących mu pełnomocnictw ustawowych, dla rzeczywistych potrzeb zachowania statku lub kontynuowania podróży, z tem jednak zastrzeżeniem, że potrzeby te nie mogą wynikać z niedostateczności lub wadliwości obsady statku bądź też zaopatrzenia go w żywność na początku podróży.

Jednakże w odniesieniu do roszczeń, wymienionych w punktach 1 — 5, odpowiedzialność właściciela statku nie może przekraczać sumy 8 funtów szterlingów za każdą tonnę pomiarową statku (tonnę netto).

Jak wynika z artykułu 1 konwencji właściciel statku w większości przypadków może ograniczyć swą odpowiedzialność do 8 funtów szterlingów za każdą tonnę pomiarową statku, odpowiada zaś do pełnej wartości statku i frachtu za wynagrodzenie za ratunek i pomoc, wynagrodzenie za awarję wspólną i za zobowiązania, wynikające z umów, zawartych przez kapitana poza portem ojczystym.

Do przynależności statku w rozumieniu konwencji (accessoires de navire) zalicza konwencja (art. 5) niektóre surogaty statku, mianowicie odszkodowania za nienaprawione jeszcze szkody w substancji statku,*) zwłaszcza za awarję wspólną, natomiast nie zalicza do nich odszkodowania asekuracyjnego oraz premij i subwencyj państwowych.

Przez wymienione w artykule 1 p. 4 konwencji nautyczne błędy (fautes nautiques) należy rozumieć błędy kapitana i innych członków załogi w nautycznej (techniczno - żeglugowej) obsłudze statku, naprz. spowodowanie wybuchu kotła okrętowego, obranie fałszywego kierunku podróży, spowodowanie utknięcia statku na mieliźnie. Przeciwstawieniem takich błędów są błędy w eksploatacji statku (fautes commerciales) naprz. błędy, popełniane przy umieszczaniu lub przechowywaniu ładunku na statku.

Zaznaczyć należy, że granica maksymalna odpowiedzialności 8 funt. szterl. pro tonna pomiarowa statku w przypadkach, wyliczonych w art. 1 p. 1 — 5 konwencji została wprowadzona pod sugestją prawa angielskiego. Stanowi ona normę umiarkowaną i korzystna dla właściciela statku**). W przypadkach, wymienionych w art. 1 p. 1 — 5 konwencji, ma więc właściciel statku prawo wyboru ograniczenia swej odpowiedzialności do wartości statku wraz z przynależnoś-

*) Jeżeli szkoda (np. uszkodzenie kadłuba statku) została naprawiona, odnośne odszkodowanie przestaje być surogatem statku.

**) „Ce forfait de 8 liv. sterl. par tonne se justifie par le fait que — en moyenne — il représente d'une façon équitable l'importance des iterêts du proprietaire dans l'arenture“. (Porówn. Zbiór protokułów konferencji brukselskiej z 1922 r., str. 21).

ciami i frachtu lub do 8 funt. szterl. pro tonna pomiarowa statku.

Podobnie jak w § 486 ust. 2 i § 487 kod. handl. niem. z 1897 r., art. 2 konwencji zawiera ważne postanowienia, że właściciel statku nie może się powoływać na ograniczenie swej odpowiedzialności, jeżeli sam ponosi winę szkody lub do zawarcia umowy specjalnie upoważnił lub umowę, zawartą w jego zastępstwie, potwierdził lub też, jeżeli zobowiązanie wynika z umowy o pracę członków załogi.

Ustęp 2 art. 2 traktuje o specjalnym przypadku, gdy właściciel (współwłaściciel) statku jest równocześnie kapitanem statku. W tym przypadku może on swą odpowiedzialność ograniczyć także, gdy chodzi o jego uchybienia nautyczne i uchybienia osób, pozostających w służbie na statku.

Z uwagi na zmienność wartości statku art. 3 konwencji przewiduje, że wartość ta ustala się w odniesieniu do wierzytelności, wynikających ze zderzenia statku lub innego wypadku, w chwili nadejścia statku do pierwszego portu po wypadku. Taki sposób obliczania wartości statku ma zastosowanie również, jeżeli chodzi o odpowiedzialność za wierzytelności, powstałe wskutek awarji wspólnej, wywołanej wypadkiem. W razie wydarzenia się wypadku w porcie, wartość statku ustala się według stanu statku w porcie po wypadku. Jeżeli zaś chodzi o wierzytelności, odnoszące się do ładunku lub wynikłe z umowy przewozowej lub konosamentu, wartość statku ustala się według jego stanu w porcie przeznaczenia ładunku lub miejscu, gdzie podróż została przerwana. W pozostałych przypadkach miarodajna jest wartość statku w końcu podróży (art. 3).

Z motywów natury społecznej konwencja wprowadza dodatkową odpowiedzialność właściciela statku morskiego w przypadku wywołania śmierci lub naruszenia zdrowia ludzkiego wskutek winy kapitana załogi, pilota, i innych osób, znajdujących się w służbie na statku. W stosunku do tego rodzaju poszkodowanych właściciel statku odpowiada — poza wartością statku wraz z przynależnościami i frachtem względnie w przypadkach art. 1, p. 1 — 5 konwencji poza kwotą maksymalną 8 funt. szterl. pro tonna pomiarowa — dodatkowo do 8 funt. szterl. za każdą tonnę pomiarową (art. 7).

Po ustaleniu kategoryj wierzytelności, w stosunku do których właściciel statku może powoływać się na ograniczoną odpowiedzialność, oraz po określeniu masy majątkowej względnie mas majątkowych, któremi on odpowiada, przechodzi konwencja do unormowania stosunku poszczególnych grup wierzytelności do mas majątkowych, z których wierzyciele powinni być zaspokojeni, czyli do stosunku masy biernej do masy czynnej, przyczem konwencja wychodzi z trzech zasadniczych momentów faktycznych, miarodajnych dla ustalenia obu mas. Jest to: 1) chwila nadejścia do pierwszego portu po wypadku, który spowodował szkodę i wywołał roszczenia, 2) chwila nadejścia ładunku do portu przeznaczenia, gdy powstają względnie ustalają się roszczenia z tytułu niewykonania lub niedostatecznego wykonania umowy przewozowej względnie konosamentu, np. roszczenie z tytułu niewydania ładunku ze statku w takim stanie, w jakim był załadowany na statek w porcie rozpoczęcia podróży, 3) chwila ukończenia podróży statku w innych przypadkach. Jeżeli chodzi o pierwszy przypadek czyli wierzytelności, wynikające z wypadku, miarodajna jest wartość statku i frachtu w chwili nadejścia statku do pierwszego portu po wypadku. Tej wartości, t. j. masy czynnej, odpowiada ogół wierzytelności, powstałych w związku z wypadkiem, tj. masa bierna. Analogicznie kształtują się masy majątkowe właściciela statku w przypadkach 2) i 3). Z każdą masą majątkową właściciela statku, kształtującą się w momentach faktycznych, wymienionych wyżej, koresponduje masa wierzycielska, na której zaspokojenie służy masa majątkowa właściciela statku.

Co do sposobu zaspokojenia wierzycieli z odpowiedniej masy majątkowej właśc. statku art. 6. konwencji postanawia, że wszystkie wierzytelności, odnoszące się do tego samego wypadku lub w stosunku do których wartość statku ustala się (se détermine) w tym samym porcie, zaspakajają się na równych prawach z sumy (concourent sur la somme), która w stosunku do nich stanowi granicę odpowiedzialności właściciela statku. **Uprzywilejowane** wierzytelności ciążące na statku i frachcie, mają jednak pierwszeństwo przed innemi wierzytelnościami. Dla stwierdzenia istnienia wierzytelności wystarczy prawomocny wyrok sądu krajowego lub zagranicznego.

Jeżeli chodzi o kolejność **uprzywilejowanych** wierzytelności, zaspakajanych z odpowiedniej masy majątkowej właściciela statku, miarodajne są postanowienia Konwencji Brukselskiej z dnia 10 maja 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących przywilejów i hipotek morskich.

W przypadku odpowiedzialności właściciela statku za spowodowanie śmierci lub uszkodzenia zdrowia przez kapitana, załogę lub inną osobę, pozostającą w służbie na statku, tworzy się dodatkową specjalną masę majątkową właściciela statku, składającą się z sumy, uzyskanej z pomnożenia ilości ton pomiarowych statku kwotą 8 funt. szterl. Poszkodowani i ich następcy prawni mają prawo zaspokoić się w pierwszej linji z tej specjalnej masy. W razie gdy ta masa nie wystarczy, mogą oni co do reszty, zaspokoić się z głównej masy majątkowej (wartości

statku i ryczałtu frachtowego), odpowiadającej za wszystkie roszczenia, powstałe w związku z wypadkiem, przy uwzględnieniu jednak pierwszeństwa uprzywilejowanych wierzytelności. Postanowienia te mają zastosowanie także w razie śmierci lub uszkodzenia zdrowia pasażera. Natomiast właściciel statku odpowiada całkiem nieograniczenie za śmierć i uszkodzenie zdrowia członka załogi, spowodowane z winy kapitana, członka załogi lub innej osoby, pozostającej w służbie na statku (art. 7).

W dalszej swej treści konwencja o ograniczonej odpowiedzialności właścicieli statków morskich normuje wypadki, gdy przy istnieniu warunków ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku wierzyciel przeprowadza egzekucję bądź ze statku samego bądź z innego majątku właściciela statku. W przypadku przeprowadzania egzekucji ze statku z powodu wierzytelności, w stosunku do której właściciel może się powołać na ograniczoną odpowiedzialność, właściciel, statku może złożyć kaucję do pełnej granicy swej odpowiedzialności i spowodować uchylenie egzekucji. Z kaucji mogą się zaspokoić wszyscy wierzyciele, należący do danej grupy wierzycieli, która koresponduje z masą majątkową właściciela statku, reprezentowaną przez kaucję.

W razie przeprowadzenia przeciwko właścicielowi statku akcji sądowej w kilku sądach, jest rzeczą właściciela statku ustalić w poszczególnych sądach ilość wierzytelności i wysokość złożonej kaucji celem uniemożliwienia przekroczenia przez sądy granicy jego odpowiedzialności (art. 8).

Wbrew głównemu założeniu konwencji, że właściciel statku odpowiada za pewne kategorje wierzytelności **osobiście** do wysokości wartości majątku morskiego (fortune de mer en valeur) i do tej granicy może być przeprowadzona egzekucja z jakiegokolwiek jego przedmiotu majątkowego, a więc także ze statku, przewiduje art. 9 konwencji, że w przypadku egzekucji z innego jego majątku niż statku i frachtu może on żądać wstrzymania egzekucji z tego majątku, dopóki nie sprzeda statku i nie rozdzieli uzyskanej ceny pomiędzy wierzycieli. Względy na interes małego armatora, nie posiadającego kapitału płynnego, doprowadziły do umieszczenia w konwencji takiego postanowienia (porówn. przytoczone powyżej protokóły konfer. brukselskiej z 1922 r. str. 99, 162). Według intencji konwencji armator powinien w tym przypadku mieć możność zaspokojenia swych wierzycieli przez sprzedaż substancji swego majątku morskiego.

Wszystkie dotychczas omówione postanowienia konwencji dotyczą odpowiedzialności armatora, będącego właścicielem statku. Jednakże konwencja w art. 10 postanawia, że zasady konwencji, dotyczące ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku, mają także zastosowanie, jeżeli armator, nie będący właścicielem statku, lub też przy podnajęciu statku (t. zw. podfrachtowaniu statku, Unterfrachtvertrag) *) główny czarterujący (principal affréteur) odpowiedzialny jest z jednego z tytułów, wyliczonych w art. 1 konwencji.

Postanowienia konwencji nie mają zastosowania do statków wojennych i statków używanych wyłącznie dla celów rządowych (art. 13).

Jak już zaznaczono w poprzednim artykule, konwencja ogranicza się do ustalenia materjalnych zasad w przedmiocie ograniczenia właścicieli statków morskich, a trudne zagadnienie postępowania podziału masy majątkowej względnie mas majątkowych pomiędzy odpowiednie grupy wierzycieli pozostawia ustawodawstwom krajowym. Niewątpliwie należałoby w interesie właścicieli statków przyjąć takie postępowanie podziałowe, któreby było proste i mało kosztowne, inaczej uznawana powszechnie zasada ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego byłaby nierealna. Powinno się także wziąć pod uwagę, czy dla polskiego armatora, — pomijając gospodarkę dewizową, wprowadzoną u nas niedawno — ustalenie odpowiedzialności w walucie złotej nie jest uciążliwe i wogóle fikcją w naszych stosunkach. Postanowienia art. 15 konwencji, że jednostki walutowe (funty szterlingów), o których mowa w konwencji, należy rozumieć jako walutę złotą (les unités monétaires s'entendent valeur or), niewątpliwie nie jest dostosowane do naszych obecnych warunków.

Powyższe uwagi omawiają w zarysie główne postanowienia konwencji. W protokóle podpisu konwencji państwa podpisujące zastrzegły sobie prawo do zmodyfikowania względnie uzupełnienia niektórych postanowień konwencji mianowicie zastrzegły sobie:

1) przyjąć przewidzianą w konwencji koncepcję ograniczonej odpowiedzialności za szkody, wyrządzone urządzeniom portowym, dokom i szlakom wodnym, oraz za koszty wydobycia statku, który zatonął, tylko na zasadzie wzajemności, przyczem granica odpowiedzialności nie może przekraczać 8 funt. szterl. za tonnę pomiarową statku, z wyjątkiem kosztów za wydobycie statku, który zatonął:

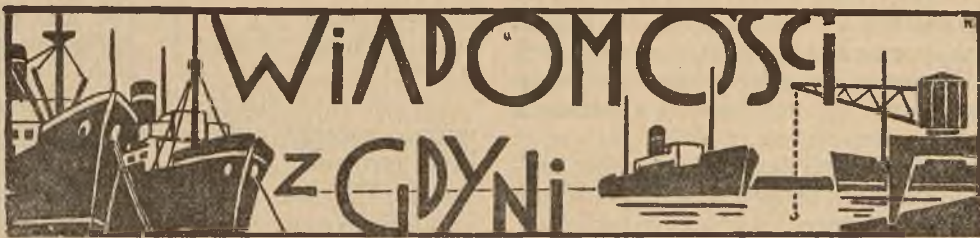
2) przewidzieć, że właściciel nieprzeznaczonego do przewozu osób statku, którego pojemność nie wynosi więcej niż 300 ton pomiarowych, odpowiada za spowodowanie śmierci lub uszkodzenia zdrowia ograniczenie według zasad konwencji, jednakże bez do-

*) Porówn. Dr Władysław Sowiński, Prawo handlowe morskie, 1935, str. 106.

datkowej, przewidzianej w art. 1 ust. 1 konwencji odpowiedzialności do 8 f. szterl. za każdą tonnę pomiarową.

Jak widzimy, konwencja zawiera szereg zasadniczych postanowień o odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Postanowienia te posiadają ogromne znaczenie dla materjalnej i prawnej pozycji przedsiębiorstw żeglugowych. Obok przedsiębiorstw tych zainteresowane są zagadnieniem konwencji towarzystwa asekuracyjne, które przyjmują ubezpieczenia morskie, oraz przedsiębiorstwa kupieckie, zainteresowane w handlu zamorskim. Sfery te powinny wobec konwencji określić swoje stanowisko, aby ich postulaty mogły być uwzględnione — w granicach, w jakich jest to możliwe — przy obecnych pracach kodyfikacyjnych, dotyczących prawa morskiego.

Dr Władysław Sowiński.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor powrócił w dniu 22 sierpnia z urlopu i objął urzędowanie w Izbie.

WICE-PREZES IZBY DR WŁADYSŁAW SMOLEŃ, JAKO DELEGAT NASZEJ IZBY NA TARGACH W KRÓLEWCU.

Celem reprezentowania Izby naszej na otwarciu Niemieckich Targów Wschodnich w Królewcu udał się tam wice-prezes naszej Izby dr Władysław Smoleń. P. wice-prezes Smoleń wziął udział w uroczystem otwarciu Targów w dniu 23 sierpnia a następnie podejmowany był przez Prezesa tamtejszej Izby Przemysłowo Handlowej.

KONSUL KRÓLEWSKO - WĘGIERSKI W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił exequatur p. Władysławowi Gieysztorowi jako Konsulowi Królestwa Węgier na Gdynię i obszar województwa pomorskiego z siedzibą w Gdyni.

KONFERENCJA W SPRAWACH IMPORTOWYCH.

Dnia 21 sierpnia odbyły się w Izbie Przemysłowo — Handlowej w Gdyni konferencje poświęcone omówieniu spraw importowych. Omówione zostało mianowicie zagadnienie powstawania w Gdyni składów konsygnacyjnych, oraz rola, jaką składy te mogłyby odegrać w handlu tranzytowym. Następnie omówione zostały sprawy, związane z importem bananów oraz importem owoców świeżych. W szczególności stwierdzono niezadawalający stan rzeczy w zakresie przewozu i przeładunku owoców świeżych. Na podstawie zebranych informacyj i zgłoszonych propozycyj Izba Przemysłowo Handlowa wystąpi do władz z odpowiedniemi wnioskami, zmierzającemi do usprawnienia przewozu i przeładunku w Gdyni.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU I LIPCU BR.

W miesiącu czerwcu br. urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 10952 min. 10 z zużyciem prądu 60 871 kWh i przeładowały 159798 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w bież. roku 102,5% w ubiegłym roku 89,— przyrost wynosi zatem 13,5%.

W miesiącu lipcu przepracowano godz. 11624 min. 15 z zużyciem prądu 69914 kWh i przeładowano 193029 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za ten miesiąc: w bież. roku 106% w ubiegłym roku 95,8% przyrost wynosi zatem 10,2%.

CURRENT RATE NA SIARKĘ.

Z dn. 31 lipca b.r. został ustalony current rate na siarkę w wysokości 2,— zł. od 1 tony luzem. Jak przy wszystkich innych current rate, w razie posługiwania się kranami portowemi, statek ponosi połowę kranowego.

WIADOMOŚCI MORSKIE

WIELKIE PORTY PÓŁNOCNO-ZACHODNIE KONTYNENTU EUROPY W PIERWSZEM PÓŁROCZU 1936 ROKU.

Ruch okrętowy i towarowy w trzech przodujących portach północno - zachodnich kontynentu Europy w pierwszem półroczu b. r. charakteryzował się dość znacznym wzrostem, co w pierwszym rzędzie przypisać należy ożywieniu w ciężkim przemyśle północno - zachodniej Europy i w pierwszym rzędzie Niemiec. Z trzech tych portów: Rotterdamu, Hamburga i Antwerpji, Rotterdam przecież doznał największej zwyżki obrotów tonażu i towarów, a jest to port przedewszystkiem przeładunku towarów masowych i pracuje w sposób naturalny dla zagłębia Ruhry. Antwerpja wprawdzie umiała zapewnić sobie dużą część transportów surowców dla Niemiec zachodnich, jednakże wzrost ruchu masowych ładunków, mimo odciągania rudy na Antwerpję i Emden i mimo forsowania eksportu na porty niemieckie ze strony rządu Niemiec dał Rotterdamowi rekordową zwyżkę obrotów towarowych o 2,1 mil. ton w półroczu, podczas gdy przyrost w Antwerpji wyniósł 1,4 mil. ton, w Hamburgu 1,1 mil. ton.

Jeszcze nie tak dawno — gdyż w pierwszem półroczu 1935 roku Rotterdam stał pod względem ruchu tonażu na trzeciem miejscu — po Hamburgu i Antwerpji. Był to okres konjunkturalnej zwyżki ruchu w Antwerpji na skutek dewaluacji belga w kwietniu 1935 roku i wobec działania korzystnych skutków umów z Niemcami na dostawę rud via Antwerpja. W pierwszem półroczu b. r. natomiast przypadł w czerwcu dwutygodniowy strajk portowy, którego skutkiem musiało być obniżenie ruchu półrocznego conajmniej o 10 proc.

Oto liczby porównawcze dla trzech portów:

Ruch okrętowy na wejściu
(w miljonach netto rej. ton)

I półrocze	1936	1935	1934
Rotterdam	10.0	8.7	8.5
Hamburg	9.5	9.0	9.0
Antwerpja	9.3	8.8	8.5

Przewaga Rotterdamu występuje znacznie wyraźniej, jeśli się weźmie pod uwagę sam ruch towarowy:

Wejście i wyjście towarów
(w mil. ton metr.)

I półrocze	1936	1935	1934
Rotterdam	15.0	12.9	12.5
Hamburg	11.0	9.9	9.8
Antwerpja	10.6	9.2	8.8

Ciekawie się przedstawia również zestawienie samego tylko importu w trzech wielkich portach:

Wejście towarów (w mil. ton)

I półrocze	1936	1935	1934
Rotterdam	8.6	7.7	7.9
Hamburg	7.6	6.8	6.8
Antwerpja	5.7	4.6	5.1

Jak widać Hamburg stale pozostaje wybitnie importowym portem nie zbliżając się wcale do równowagi frachtów na wejściu i wyjściu, podczas gdy równowaga ta wyraźnie istnieje w Antwerpji i Rotterdamie, w dużej mierze dzięki niemieckim ładunkom eksportowym.

Pod względem eksportu gotowych artykułów na pierwszem miejscu daleko przed pozostałemi portami stoi Antwerpja, jak to widać z następującego zestawienia:

I półrocze 1936:	(w tys. ton metr.)
Antwerpja	2.076
Hamburg	982
Rotterdam	551

Zaznaczyć jednakże należy, że wywóz ten w ostatniem półroczu względem odpowiedniego okresu ub. roku w Antwerpji się nieco zmniejszył, w Hamburgu i Rotterdamie — zwiększył się.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ SZWEDZKI I KSZTAŁTOWANIE SIĘ FRACHTÓW W ŻEGLUDZE SZWEDZKIEJ.

Z końcem pierwszego półrocza b. r. z całego tonażu szwedzkiego unieruchomionych zostawało zaledwie 3 statki o pojemności łącznej 13.371 T.R.B., gdy w tym samym czasie roku zeszłego było unieruchomionych 19 statków o pojemności 41.732 T.R.B.

Tak pomyślny stan żeglugi szwedzkiej stoi w bezpośredniej zależności od wzrostu obrotów w szwedzkim handlu zagranicznym, jaki się okazał w pierwszem półroczu b. r.

W związku z tem również pomyślnie kształtowały się frachty morskie w żegludze szwedzkiej. Przyjmując za 100 wskaźnik z roku 1913, otrzymujemy za I półrocze b.r.

ogólny wskaźnik frachtów dla wszystkich grup towarów — 109, wobec 103 na 1 kwietnia b. r. Frachty w żegludze krajowej dały wskaźnik 96 wobec 89 w kwietniu, a frachty w żegludze zagranicznej 122 wobec 121 w kwietniu. Dla głównych towarów eksportu jak drzewo wskaźnik frachtowy wyraził się w liczbie 119 wobec 117 w kwietniu, dla masy papierowej 125 (bez zmiany w stosunku do kwietnia. Dla głównego artykułu importu — węgla wskaźnik był 85 wobec 77 w kwietniu.

PODNIESIENIE TARYFY ZA KLAROWANIE W PORTACH SZWEDZKICH.

Wejściowo — wyjściowe opłaty, czyli tak zwane opłaty „za klarowanie" statków zostały podwyższone we wszystkich szwedzkich portach począwszy od dnia 1. VII. 1936. Sposób obliczania pozostał bez zmiany: stawki kalkulowane są na tony netto szwedzkie które są nieco mniejsze od angielskich ton rejestrowych. Podniesione zostały lekko stawki na taką szwedzką tonę rejestrową oraz stawki na towar za lub wyładowany. Stawki za wejście lub wyjście w ruchu zagranicznym obliczane są obecnie a) za tonaż okrętowy:

dla statków do 200 n.r.t. 7 öre za n.r.t., od 200 do 600 n.r.t. po 3,5 öre, od 600 do 1.000 n.r.t. po 2,1 öre, od 1.000 do 1.500 n.r.t. po 1,5 öre za n.r.t, i t. d.

b) za towar za — lub wyładowany — w partjach do 400 tons 6,8 öre za tonę, za partje od 400 do 1.200 tons po 4,8 öre za tonę, od 1.200 — 2.000 t. po 2,6 öre ,od 2.000 do 3.000 t. po 1,9 öre za tonę i t. d.

Przy kalkulacji stawek opłat dla drzewa standard liczony jest za 2,5 tony.

Dla statków, odchodzących bez ładunku do zagranicznego portu via port szwedzki, stawki wynosić mają połowę powyższych.

Dla statków, ładujących częściowy ładunek w dwóch lub więcej portach Szwecji 50-procentowa stawka na n. r. t. pobierana jest gdy statek wchodzi z innego szwedzkiego portu celem ładowania: jeśli statek wyładowuje w dwóch lub więcej portach szwedzkich 50 procentowa stawka jest pobierana na wyjściu od statku udającego się do innego szwedzkiego portu.

PRZYSTAŃ DLA STATKÓW OCEANICZNYCH W KARLSHAMN.

Szwecja dotąd miała przystanie dla cumowania statków oceanicznych tylko w Göteborgu i Stockholmie. — Obecnie, wobec otwarcia nowego nabrzeża w Karlshamn, port ten staje się trzecim portem głębokowodnym Szwecji dla obsługi wielkich statków przy linji nabrzeża.

Otwarte w końcu sierpnia nabrzeże ma na długości 150 metrów głębokość 10 metrów. Koszty budowy wypadły okrągło po 4.000 kor. za metr bieżący tego nabrzeża.

Karlshamn, w powietrznej linji jest jednym z najbliższych do polskiego wybrzeża szwedzkich portów.

Sprawy celne, importowe i eksportowe

ZNACZENIE RYNKU MAROKKA FRANCUSKIEGO DLA EKSPORTU Z POLSKI.

W dniu 21 sierpnia br. bawił w Gdyni wice - konsul RP. w Marokko francuskiem, p. Radziwanowski i odbył szereg konferencyj w Izbie Przemysłowo Handlowej w Gdyni z przedstawicielami tutejszych firm, zainteresowanych w wywozie i transporcie do Marokka.

Podając ogólne informacje o rynku marokkańskim p. Konsul zaznaczył, że jest to rynek pojemny i wypłacalny.

P. Konsul podkreślił jako rzecz ważną posiadanie przez firmy eksportujące własnych agentów w Marokku. Rynek powinien być opracowywany systematycznie przez osoby znające tamtejsze stosunki a nie „na ślepo", przez bezpośredni kontakt eksportera z importerem. Pamiętać należy o tem, że na rynku marokkańskim istnieją dwa rodzaje konsumentów: 5 miljonów tubylców i 230 tysięcy Europejczyków.

Przechodząc do ogólnych danych statystycznych dotyczących Marokka, widzimy, że bilans handlowy Marokka kształtuje się stale ujemnie.

Poniższa tabela ilustruje dostatecznie wyraźnie obroty handlowe Marokka:

I M P O R T:

Rok 1929	— 2.547 milj. fr. fr.
Rok 1933	— 1.523 milj. fr. fr.
Rok 1934	— 1.320 milj. fr. fr.
Rok 1935	— 1.139 milj. fr. fr.

E K S P O R T:

Rok 1929	— 233 milj. fr. fr.
Rok 1933	— 600 milj. fr. fr.
Rok 1934	— 667 milj. fr. fr.
Rok 1935	— 621 milj. fr. fr.

Zmniejszenie się w roku 1935 importu do Marokka pozostaje w ścisłym związku z posuniętą naprzód rozbudową gospodarczą kraju.

Rozbijając cały import marokkański na poszczególne pozycje można powiedzieć, że w tym dziale zajmują pierwsze miejsca:

I. Towary fabrykowane:

a) tkaniny bawełniane,
b) samochody,
c) obuwie skórzane i gumowe,
d) mydło,
e) zapałki.

II. Produkty roślinne:

a) cukier trzcinowy,
b) herbata (zielona),
c) drzewo piłowane i budulcowe,
d) oleje spożywcze,
e) likiery,
f) ziemniaki,
g) tytoń.

III. Produkty mineralne:

a) benzyna,
b) żelazo konstruktywne,
c) tłuszcze smarowe,
d) cement.

IV. Produkty zwierzęce:

a) ser,
b) masło,
c) mleko naturalne i skondensowane,
d) przetwory mięsne.

Polska eksportowała do Marokka w roku 1935 77 artykułów na ogólną sumę ca 8 milj. fr. fr. Eksport ten ma stałą tendencję zwyżkową i tak:

w r. 1933 wynosił 3.144 to, na ogólną sumę 3.850.000 fr. fr.
w r. 1934 wynosił 3.289 to, na ogólną sumę 4.434.000 fr. fr.

Jeżeli chodzi o import z Marokka, to:
w roku 1934 wynosił on 2.992.000 fr. fr.
w roku 1935 wynosił on 3.000.000 fr. fr.

Polska głównie sprowadza z Marokka:
włókna roślinne (trawa morska)
fosforyty,
sardynki,
gumę (do fabrykacji płótna białego)
groch i wreszcie wyroby artystyczne marokkańskie.

Powracając raz jeszcze do eksportu z Polski zaznaczyć wypada, że ma on duże pole do rozwoju, a to dzięki już wprowadzonym towarom, które cieszą się dobrą opinją i dużym popytem (np. dykty, pantofle gumowe. po raz pierwszy wprowadzone do Północnej Afryki właśnie przez Polskę.)

Momentem, mającym bezwzględnie duże znaczenie dla pomyślnego dalszego rozwoju wymiany polsko - marokkańskiej byłoby zdaniem p. Konsula, zaprowadzenie stałej linji żeglugowej Gdynia — Casablanca.

Wspomnieć wypada jeszcze o cłach. Mają one w Marokko charakter jedynie fiskalny i wynoszą 12 i pół proc. ad valorem. Dodatkowe specjalne opłaty pobierane od importu są niewielkie i wynoszą od 25 cent. do 40 fr. od 1 quintala. Jedynie takie artykuły jak spirytus, cukier, nafta — podlegają wzmiankowanym opłatom. Dla orjentacji można podać, że spirytus opłaca 8 fr. od litra, a cukier 1 fr. od kilograma.

Należy podkreślić, że Marokko jest otwartym rynkiem, nie istnieją tam żadne ograniczenia importowe. Stosowana jest zasada t. zw. „égalitè èconomique".

WARUNKI EKSPORTU DRZEWA DO SZWAJCARJI.

System reglamentacji handlu zagranicznego obowiązujący w Szwajcarji uzależnia jak wiadomo przywóz niektórych artykułów z zagranicy od zakupu analogicznych produktów rodzimych w ustalanym każdorazowo stosunku. Importer, który nie wykaże się dokonaniem zakupu towarów krajowych, traci możność uzyskania pozwolenia przywozowego.

Podobny system obowiązywał w zakresie reglamentacji przywozu drewna, przyczem udzielenie pozwolenia związane było z procentowym udziałem importera w zakupach drewna krajowego. System ten jednak okazał się w swych skutkach niewłaściwym i uległ zmianie. Obecnie import drewna zagranicznego uzależnia się od procentowego udziału (4:1) importerów i fabrykantów w wywozie drewna pochodzenia szwajcarskiego do krajów sąsiednich. Wywożone jest drewno gorszych gatunków, które w ten sposób ma odciążyć rynek wewnętrzny i pokryć częściowo straty, mogące wyniknąć z konkurencji zagranicznej.

W celu ułatwienia eksportu powstała w Szwajcarji specjalna organizacja, która pośredniczy w eksporcie drewna pochodzenia szwajcarskiego.

Rozporządzenia powyższe nie obejmują dykt i fornierów, dla których wywóz jest nadal uzależniony od dokonania przez importerów zakupów na rynku wewnętrznym.

WARUNKI ZBYTU GRZYBÓW SUSZONYCH W STANACH ZJEDN. A. P.

Popyt na grzyby w Stanach Zjednoczonych jest znaczny, w roku 1935 importowano 550,640 funtów grzybów, z czego dostarczyły: Polska 198.618 funtów, Japonja 132,398 funtów, Francja 72,129 funtów, Włochy 35,869 funtów, Czechosłowacja 30.305 funtów, Jugosławja 24,183 funtów.

Główny sezon importu trwa od października do kwietnia.

W handlu znajdują się grzyby różnych gatunków, a tem samem ceny nie są jednolite. Przedewszystkiem cena zależy od wyglądu towaru, stanu konserwacji i zasuszenia. — Przy odsprzedaży hurtownikowi przez importera grzyby krajane w plasterki (sliced). (bez nawlekania na wianki), osiągają obecnie 1-szy gatunek 75-80 U. S. A. centów za funt,

2-gi gatunek 65-70 cts. Zapotrzebowanie na czapeczki jest bardzo małe. Towar wiankowy, na sznurku, kupowany jest przez importerów po cenie 6-7 złotych za kg. cif New York.

Opakowane są grzyby w skrzyniach drewnianych lekkich, (przeważnie z dykty klejonej), wykładanych grubym papierem. Grzyby lepsze krajane w płatki, są pakowane w skrzynie wagi 50-60 kg.

Cło wynosi 45% ad valorem plus 10 centów od funta, natomiast od grzybów w konserwach cło zniżono z dniem 15 czerwca b. r. na 25% ad valorem plus 8 centów od funta. Trudności celne polegają na tem, że władze amerykańskie wymierzają nieraz cło od wartości przez siebie ustalonej, wyższej aniżeli faktura, przyczem towar nieodpowiedni może być skonfiskowany i zniszczony.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 LIPCA DO 7 SIERPNIA 1936 R.

AUSTRJA. Wprowadzone zostały z natychmiastową mocą obowiązującą zakazy przywozu m. in. przędzy bawełnianej wigoniowej i odpadkowej, przędzy zgrzebnej, papieru słomkowego, papierów kolorowych, waty celulozowej, papieru drukarskiego, szkła oświetleniowego, kamieni budowlanych, płyt posadzkowych, cegieł, blach i płyt (poz. 369) oraz kazeiny.

W myśl układu dodatkowego z Czechosłowacją wchodzą w życie zniżki stawek celnych, m. in. na nici bawełniane, odpadki wełniane, serwety, płyty posadzkowe i cegły, w taryfie czechosłowackiej m. in. na bydło, pasze, przędzę papierową, blachę żelazną, drut, lokomobile, aparaty radjowe i telefoniczne i t.p.

Z dniem 1.VIII.36 weszły w życie zmiany taryfy celnej (nowela celna) m. in. na ryby, terpentynę, asfalt, wyroby plecione, szkło, porcelanę, potaż, żrący, żelatynę, krochmal ryżowy.

BUŁGARJA. Na listę towarów wolnych od cła wprowadzono żelazo sztabowe, walcowane lub ciągnione potrzebne do produkcji gwoździ do podków.

DANJA. Z dn. 1.VIII.36 weszły w życie nowe opłaty przy imporcie zbóż słodu i strączkowych, zniżone w stosunku do dotychczasowych.

Rozszerzona została lista towarów, podlegających przy imporcie z Anglji obowiązkowi załączania świadectw pochodzenia.

FRANCJA. Parlament przyjął w dn. 30.VII.36 projekt ustawy o upoważnieniu rządu do wprowadzenia w życie w drodze dekretów zmian taryfy celnej, dopłat celnych i opłat importowych.

Według zarządzenia z dn. 26.VII.36 na II półrocze 1936 nie będą przewidziane kontyngenty na tłuszcze roślinne służące do produkcji tłuszczów jadalnych.

INDJE HOLENDERSKIE. Przedłużone zostało kontyngentowanie przywozu papieru pakowego na okres 23.VII.36 do 22. VII.37 oraz patelni żelaznych na okres 1.VIII. 36 do 31.VII.37.

50 proc. podwyżki stawek celnych mają być utrzymane również na rok 1935.

NORWEGJA. Wprowadzony został od dn. 1.VIII. 36 zakaz wywozu ryb solonych.

PALESTYNA. Ogłoszone w dn. 23.VII.36 zarządzenie wprowadza zwolnienie od cła dla przywozu artykułów pomocy naukowych.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Z dn. 31.VII.36 weszła w życie podwyżka cła na zamki błyskawiczne i ich części.

Z dn. 9.VIII. 36 wchodzi w życie podwyżka cła na proszek bielący o minimalnej zawartości 62 proc. chloru.

Rozważana jest sprawa podwyżki cła na stożki kapeluszowe, berety i kapelusze.

Cło na rękawiczki wełniane importowane do Stanów Zjednoczonych wynosi 40 cent. od funta i 35 proc. od wartości na rękawiczki o wartości poniżej dol. 75 za tuzin i 50 cent. od funta i 50 proc. od wartości na rękawiczki o wartości powyżej dol. 75 za tuzin.

Proklamacją Prezydenta Stanów Zjednoczonych z 21 lutego 1936 roku cło na rękawiczki wełniane zostało podwyższone z dniem 22 marca 1936 r. w ten sposób, że cło na rękawiczki wełniane o wartości nie wyżej jak dol. 1.75 za tuzin podwyższa się z 40 c. od funta i 35 proc. od wartości ustalanej na podstawie ceny zagranicznej na 40 cent. od funta i 35 proc. od wartości ustalonej na podstawie ceny sprzedażnej podobnych artykułów na rynku krajowym.

SZWECJA. Zmiany stawek celnych objęły skórki królicze i zajęcze, jumpry, bluzki i t.p.

WIELKA BRYTANJA. Wprowadzona została podwyżka stawek celnych na elektryczne lampy do rowerów oraz lampki kieszonkowe.

WŁOCHY. — Podatek obrotowy pobierany przy imporcie drewna zagranicznego wynosi na drugie półrocze 1936: kłody ociosane — 0,85 lirów od 1q. nieobrobione lub ociosane drewno — 0,70 lirów, deski 4 m. lub więcej, kantówki — 1.20 lirów, deski poniżej 4 m. — 0,90 lirów od 1 q.

Zgodnie z zarządzeniem Min. Finansów towary abisyńskie mają przy imporcie do Włoch korzystać ze zniżek przysługujących importowi z kolonij włoskich.

Podsekretarjat dla Wymiany i Walut wydał zarządzenie upoważniające do wywozu z Włoch wełny farbowanej i czesanej.

Wiadomości importowe i eksportowe

Instytut posiada adresy firm szwedzkich, zakupujących różne przedmioty z wikliny. P/20370/49/Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich. P/20360/49/Sz.

Firma w Chinach interesuje się importem z Polski preparatów farmaceutycznych. P/19700/47/Ż.

Firma angielska poszukuje dostawców szklanych lamp. Fotografje do obejrzenia w Instytucie. P/20039/50/Ż.

Firma angielska poszukuje kontaktu z polskiemi wytwórniami branży chemicznej. P/200/Ż/Zn.

Firma w Algierze poszukuje fajansów sanitarnych w Polsce. P/20243/65/Ż.

Firma w Helsingforsie interesuje się importem artykułów biurowych z Polski. P/20363/61/Ż.

Firma syryjska pragnie otrzymać ofertę z Polski na gumę do podwiązek. P/19607/64/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

—O—

Firma amerykańska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami polskimi. Firma interesuje się towarami wszelkiego rodzaju, szczególnie zaś artykułami drobnemi, mogącemi służyć jako premje przy sprzedaży oraz prezenty.

Bliższych informacyj udzieli referat eksportowy naszej Izby.

Sprawy podatkowe

OKÓLNIK MINISTERSTWA SKARBU Z DNIA 10 SIERPNIA 1936 R. W SPRAWIE ZWALNIANIA OD PODATKU OBROTOWEGO PRZEDSIĘBIORSTW, EKSPORTUJĄCYCH DREWNO.

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 46 poz. 339) zwalnia od podatku przemysłowego od obrotu obroty przedsiębiorstw przemysłowych, osiągnięte z eksportu wyprodukowanych przez nie półfabrykatów i gotowych wyrobów drzewnych dokonanego przez krajowych eksporterów drewna drogą morską za pośrednictwem krajowych lub gdańskich firm ekspedycyjnych, trudniących się zawodowo ekspedycją.

Za krajowego eksportera drewna uważa się krajowe przedsiębiorstwa handlowe, zakupujące od przedsiębiorstw przemysłowych na własny rachunek półfabrykaty lub gotowe wyroby drzewne w celu wyeksportowania poza granice celne Rzeczypospolitej.

Powyższe zwolnienie przysługuje przedsiębiorstwom przemysłowym z urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań) w odniesieniu do obrotów eksportowych, dokonanych od dnia 1 września 1936 r. pod warunkiem:

1) prowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych,
2) przedstawienia dowodu zawarcia transakcji z krajowym eksporterem drewna w sprawie eksportu półfabrykatów lub gotowych wyrobów drzewnych poza granice celne Rzeczypospolitej,
3) wykazania, iż przeznaczone na eksport półfabrykaty i gotowe wyroby drzewne zostały wysłane bezpośrednio pod adresem krajowego lub gdańskiego przedsiębiorstwa ekspedycyjnego,
4) złożenia zaświadczenia krajowego lub gdańskiego przedsiębiorstwa ekspedycyjnego, trudniącego się zawodowo ekspedycją morską, stwierdzającego, iż otrzymane transporty zostały załadowane na statek i wywiezione poza granice celne Rzeczypospolitej oraz zawierającego numery otrzymanych wagonów ze wskazaniem ilości i rodzaju materjałów drzewnych, datę nadejścia wagonów, datę załadowania na statek i nazwę statku.

UDAWADNIANIE WPŁYWÓW Z TARGÓW DZIENNYCH.

Przy prowadzeniu ksiąg handlowych największą trudność sprawia udowodnienie wpływów z targów dziennych: w szczególności trudność ta powstaje w tych przedsiębiorstwach, gdzie wskutek wielkiej ilości artykułów, wielkiej ilości drobnych transakcyj jest rzeczą technicznie niemożliwą, ażeby ekspedjent na bloczku kasowym wypisywał ilość i jakość sprzedawanego towaru.

Kupcy prowadzą księgi handlowe przeważnie w ten sposób, że targ dzienny udawadniają albo bloczkami kasy National, albo też t. zw. wykazami targów dziennych, w których zapisywana jest oddzielnie każda transakcja ze wskazaniem jedynie sumy tej transakcji.

W pewnym konkretnym wypadku powstał spór pomiędzy kupcem — podatnikiem a władzą skarbową, która uznała księgi prowadzone przez kupca za nieprawidłowe z tego powodu, iż kupiec nie przedstawił dowodów na sprzedaż towarów, wyszczególniających ilość i rodzaj sprzedanego towaru. Spór oparł się o NTA., który w wyroku L. rej. 4968/33 nie podzielił w zupełności stanowiska władzy skarbowej wyjaśniając, że zestawienie utargów dziennych, jako dowody książkowe w przedsiębiorstwie detalicznej sprzedaży, nie muszą obejmować wszystkich danych poszczególnych transakcyj, a w szczególności danych, dotyczących ilości i rodzaju sprzedanych towarów.

W ten więc sposób wykaz targu dziennego, w którym zaznaczone będą poszczególne transakcje tylko w ogólnej sumie każdej transakcji, uznane być powinny za dostateczny i miarodajny dowód, stwierdzający targ dzienny. Wykaz targu dziennego powinien być przez kupca podpisany.

SKUTKI NIEPRAWIDŁOWEGO PROWADZENIA KSIĄG HANDLOWYCH.

Przy badaniu ksiąg handlowych dla celów wymiaru podatku obrotowego wzgl. dochodowego stwierdzane są często tego rodzaju usterki, które w zasadzie nie mają wpływu na ustalenie podstawy wymiaru tego podatku a więc na określenie wysokości obrotu czy dochodu, ale które jednak z punktu widzenia zasad buchalterji stanowią o nieprawidłowości tych ksiąg.

W związku z tem wyłoniło się zagadnienie, czy tego rodzaju usterki mogą powodować uznanie ksiąg za nieprawidłowe przez władze skarbowe.

Najwyższy Trybunał Administracyjny wyjaśnił, że nawet w tym wypadku, jeżeli wskutek stwierdzonej usterki interes skarbu państwa nie jest na żadne szkody czy straty narażony, to jednak książki muszą być uznane za nieprawidłowe, ponieważ kwestja prawidłowości formalnej i materjalnej ksiąg handlowych nie pozostaje w żadnym związku przyczynowym z zagadnieniem czyjejś szkody lub krzywdy materjalnej z powodu wadliwego sposobu prowadzenia rachunkowości kupieckiej.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

Czy odległość wód dla połowów morskich jest przeszkodą w rozwoju przemysłu śledziołówczego?

III.

W poprzednich artykułach rozważyliśmy warunki rozwoju polskiego przemysłu śledziołówczego. Szeregiem niżej przytoczonych przykładów pragniemy udowodnić, że odległość wód dla połowów śledzi nie jest dla przedsiębiorstw polskich zjawiskiem wyjątkowem.

Jednym z przykładów jak duża odległość miejsc połowów od bazy wyjściowej nie wyklucza jeszcze rentowności daleko - morskich połowów, może być eksploatowanie przez Francję wód północno — zachodnich Atlantyku w okolicach wysepek St. Pierre i Miquelon, znajdujących się w pobliżu Nowej Funlandji i odległych od portu wyjściowego L' Orient, położonego na zachodniem wybrzeżu Francji, o około 3000 mil. Połowy te trwają już od dawna i nie są zarzucane mimo, że Francja ma pod bokiem bogate tereny Morza Północnego i Śródziemnego, a porty rybackie Północnej Ameryki i Nowej Funlandji, znajdując się w pobliżu terenów łownych wysepek St. Pierre i Miquelon stanowią pozornie groźną konkurencję.

Ciekawym przykładem jest również eksploatacja Morza Berenca przez Anglję i Niemcy. Odległość od portów wyjściowych Anglji (np. Hull) i Niemiec (Altona) do Morza Berenca wynosi około 1700 mil, zaś północno wschodnie porty Norwegji i Finlandji oddalone są tylko o 150 — 200 mil od centrum Morza Berenca, a bazy wyjściowej rosyjskiej flotylli rybackiej na wybrzeżu murmańskiem, położone są jeszcze bliżej.

Mimo tak dużej odległości i konkurencji Norwesko — Rosyjskiej, Anglja (bez Szkocji) złowiła tylko na Morzu Berenca w 1932 r. ok. 27.000 ton ryb, a Niemcy około 26.000 ton, gdy tymczasem całkowite połowy Polski, przybrzeżne i dalekomorskie w 1932 r. wyniosły około 9.000 ton.

W dziale rybołówstwa śledziowego pouczającym przykładem przezwyciężania odległości są połowy śledzi przy północnych brzegach Islandji, gdzie idealne wprost warunki, jeżeli chodzi o odległość, posiadają porty rybackie tej wyspy, mające tereny łowne przy samym prawie brzegu. Bardziej upośledzone pod tym względem są już Szkocja i Norwegja, odległe od północnych brzegów Islandji o ok. 850 — 890 mil, a już zdawałoby się, że zupełnie bez szans Finlandja, bardziej odległa od Islandji niż Polska i mająca z Helsingforsu do wód islandskich około 1700 mil. Tymczasem, jak to wykazują ścisłe dane „Bulletin Statistique des Pêches Maritimes" z 1932 r., w roku tym Finlandja, posługując się okrętem - matką, zajmowała trzecie miejsce w połowie śledzi islandskich po Islandji i Norwegji, łowiąc 5.470 ton tych śledzi i plasując się przed Szkocją, która także złowiła tylko 1,512 ton, mimo, że odległość jej od miejsc połowów jest o blisko 800 mil krótsza.

Przykład ten jest tem ciekawszy, że Finlandja, posiadając małą ilość mieszkańców i b. ograniczony rynek wewnętrzny na te śledzie, pracowała na eksport, gdy tymczasem robiąc analogję do stosunków polskich, musimy pamiętać, że posiadamy jeden z najpojemniejszych w Europie rynków zbytu na śledzie solone i że trudno jest przypuszczać, aby kiedykolwiek własne połowy mogły pokryć całkowite zapotrzebowanie naszego rynku.

Nie wnikamy w systemy eksploatacji w wyżej przytoczonych przykładach, gdyż są

one tak różnorodne i uzależnione od całego kompleksu indywidualnych warunków, że wątpliwem jest, aby który z nich mógł być dokładnym wzorem dla naszego rybołówstwa śledziowego. Chodziło tylko o wyciągnięcie właściwego wniosku, że odległość miejsc połowów od portów wyjściowych nie decyduje jeszcze o opłacalności tych połowów i że przez dobór odpowiedniego systemu, tj. techniczne pokonanie czasu i przestrzeni, można częściowo zrekompensować tak zdawałoby się naturalne i niczem niepokonalne przeszkody, decydujące pozornie o stronie kalkulacyjnej.

Bardziej znanym i typowym przykładem technicznego pokonania czasu i przestrzeni, aczkolwiek na mniejszą skalę, są różnice w metodach połowów Anglji i Holandji. Odległość miejsc połowów od brzegów Anglji wynosi od 40 do 100 mil, zaś od brzegów Holandji od 100 do 310 mil. Oba kraje należą do głównych eksploatatorów Morza Północnego i rywalizują z sobą w eksporcie śledzi na obce rynki, mimo tak na pozór nierównych szans.

Różnica odległości spowodowała odmienny system połowów, który sprowadza się nietylko do różnicy wielkości i typu statków, ilości załogi, długości i trwania rejsów, różnicy w sposobie patroszenia i solenia śledzi oraz rodzaju używanych sieci, ale spowodowała też odmienny typ organizacji kapitałów zaangażowanych w tym przemyśle. Wszystkie te przejawy są funkcją różnicy odległości miejsc połowów.

Sądzimy, że tak jak dla Holandji byłoby błędem dokładne naśladownictwo Anglji, tak dla Polski metody holenderskie do pewnego stopnia tylko mogą być wzorem i to tylko na przestrzeni pierwszych lat pionierskiej pracy.

Obecnie zdaje się już nie ulegać kwestji, że dzięki współpracy Ministerstwa Przemysłu i Handlu system taki, dostosowany do naszych indywidualnych warunków i biorący pod uwagę nasze żywotne interesy gospodarcze, na podstawie dotychczasowego doświadczenia w niedalekiej przyszłości da się opracować.

Henryk Zebrowski.

Kronika

POŁOWY RYB MORSKICH W LIPCU.

Połowy morskie w lipcu dały pokaźną ilość 341.610 kg. złowionej ryby, o wartości 255.338 zł., w tem jednakże 350.000 kg o wartości 175.000 zł połowów śledzi na Morzu Północnem.

Właściwe połowy przybrzeżne dały nieznaczny spadek względem lipca roku poprzedniego, przy dość znacznym spadku wartości, co było już w swoim czasie charakterystyką lipca 1935 roku względem lipca 1934 roku.

Widzimy więc systematyczne „zjeżdżanie“ połowów lipcowych, które są połowami kulminacyjnego miesiąca letniskowego na wybrzeżu i to dotyczy w większej mierze spadku wartości niż ilości złowionej ryby?

Oto odnośne liczby: w lipcu 1935 roku złowiono 194.720 kg, wartości 92.554 zł, co stanowiło spadek ilości o 13% i wartości o 21 procent względem lipca 1934 roku. Lipiec 1936 roku: ilość 191.610 kg, wartość 80.338 zł spadek ilości o 1,6%, wartości o 13%.

Spadek z lipca 1935 na lipiec 1936 coprawda jest mniejszy niż z lipca 1934 na lipiec 1935, jednak osiągnięty został za cenę ograniczania połowów, i tak już bardzo skromnych. Liczby mają swoją wymowę: świadczą one o niedostatecznej konsumcji podczas sezonu letniskowego.

A ceny poszczególnych gatunków? Porównanie cen z lipca ub. roku ujawnia ciekawy fakt utrzymania się cen na niektóre gatunki rzeczne (szczupaki 1.60 za kg), a nawet zwyżkę słodkowodnych: okonia (z 0.40 na 0.50) i płoci (z 0,40 na 0,50) łowionych w zatoce Puckiej przy równoczesnym spadku cen na wszystkie płastugi (nawet skarpie spadły z 0,60 na 0.40) i dorsze. Jedną z przyczyn obniżenia się średniej ceny na te gatunki był niewątpliwie znaczny procent drobnych ryb, jednakże nie da się zaprzeczyć, że ryba słodkowodna ma pewniejszych odbiorców i gust dla morskiej ryby jakoś nie daje się u nas zaszczepić, mimo, że np. płastugi przy swej taniości w letnich warunkach są znakomitem rybnem daniem.

Bardzo znamienną była również ucieczka z rynku krajowego połowu makreli, który w lipcu ub. roku w ilości 12.000 kg został dowieziony z wód Skageraku, a w lipcu br. jeden kuter („Hel 117“), który przez cały miesiąc łowił makrele na Skageraku, odstawiał je na sprzedaż do Skagen.

Podział połowów przybrzeżnych na poszczególne gatunki w kg (wartość za kg w groszach podano w nawiasie): troć: 390 kg w 170 sztukach (400), płatugi: stornia: 133.790 (30), zimnica: 11.270 (20), gładzica: 2.450 (30), skarp: 5.640 (40), węgorze: 11.770 (180), dorsze: 13.530 (20), kwapy (węgorzyce): 5.340 (30), szczupaki: 3.880 (160), okonie: 620 (50), płocie: 2.400 (50), certy: 480 (30), minogi: 50 (80). —

Z poszczególnych miejscowości ilościowo największe połowy dała Gdynia: 49.890 kg o wartości 18.549 zł, Hel: 40.700 kg — 12.935 zł, miejscowości: od Jastarni do W. Wsi: 42.010 kg o wartości 19.569 zł, od Chłapowa do granicy niemieckiej: 25.550 kg — 7.615 zł, a miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża: — 33.460 kg o wartości 21.670 zł.

Największe ilości z połowów przybrzeżnych sprzedano na rynku miejscowym w stanie świeżym: 95.290 kg wartości 38.705 zł. wędzarnie zakupiły: 69.670 kg — 33.565 zł, do Gdańska zaś wywieziono: 26.650 kg o wartości 8.068 zł.

Połowy na Morzu Północnem, prowadzone na 14 statkach „Mewy" pokrywające tylko drobną część zapotrzebowania na śledzie solone, pracowały oczywiście w odmiennych warunkach, — przynajmniej od strony konsumcji, która rokrocznie szybko wyczerpuje zapasy „polskich śledzi" solonych. Konsumcja świeżej ryby natomiast w miesiącach letnich u nas wcale się nie rozwija, podcinając podstawy rybołówstwa bałtyckiego i przybrzeżnego w tych miesiącach. Sprawa wymagałaby wszechstronnego zbadania zaniku ich spożycia i zorganizowania akcji dla usunięcia przyczyn niepowodzeń.

— **SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.** Zakończone połowy szkockie dały 476.047 beczek wobec 608,308 beczek w 1935 roku. Ceny zwyżkują: na naszym rynku prócz tego sprzyja zwyżce wycofanie się w tym roku importerów śledzi holenderskich. Tendencja jest mocna i ma wszelkie widoki utrzymania się.

Ostatnie notowania w Gdyni, za śledzie solone polskich połowów oraz importowane oclone franco wagon:

Polskich połowów „Mewa": Smallmatties 85, — FF, pełne, takież puste 77, matties pełne FF — 87 takież puste 79, matfulls FF pełne 89, takież puste 81, tornbellies 48.

Importowane: Stornoway matjasy (za 2 półbeczki) medium 100, selected 110, large 120. Matjasy Lerwick medium 90, selected 100, large 110. Szkockie trójka (I. B. K., — J. Slater, — Low) smallmatties brak maties 90, matfulls 90, Wick-Stronsay I trade smallmatties 86. matties 88, matfulls 88, takież ordinary 82, 84 i 84 Wick-crown medium za 2/2 81, matties 82.

P. A. F. (Peterhead - Aberdeen - Fraserbourgh) medium 80. crown matties 81, także I. trade smallmaties 84, matties 86, matfulls 86. Takież spents 68.

P. A. F. ordinary normalnych brak, tylko spents — 65.

Lerwick I trade: smallmatties brak, matties 82, matfulls 82, Lerwick ordinary smallmatties brak, matties 75, matfulls 75.

Ceny za dwie półbeczki oblicza się z dodaniem 5 zł. do ceny całej beczki.

Islandzkie matjasy 75, zeszłoroczne Faxa 55, islandzkie z norweskiej ekspedycji 75, islandzkie z fińskiej ekspedycji 75.

Norweskie: Vaar 40, sloe 46, schneideheringe 80, sloematjes 55.

Zeszłoroczne holenderskie: 77.

Zamrożone norweskie 50 kg netto 23 złote, świeże niemieckie, w lodzie za 50 kg netto 31 zł.

IMPORT TOWARÓW RYBNYCH PRZEZ GDYNIĘ W LIPCU BR.

Import towarów rybnych w lipcu br. wzrósł trzykrotnie tak w stosunku do lipca roku ubiegłego, jak i do czerwca br. Ogółem sprowadzone przez Gdynię w lipcu br. 2.474 ton towarów rybnych, z czego przypada na port rybacki: 2.406 ton, a na port handlowy: 68 ton.

Do portu rybackiego zawinęło jedenaście statków ze śledziami, tj. 4 norweskie, 2 estońskie, 2 szwedzkie, 2 duńskie czarterowane z Gdyni przez Mewę, 1 angielski, (czyli ciągle nie widzimy polskich statków w tym dziale).

Z Anglji (Szkocja) wyładowało 9 statków: śledzi solonych szkockich: 9.236 dużych i 8.873 półbeczek, oraz śledzi świeżych szkockich w lodzie 86.000 kg. Z Norwegji dwa statki przywiozły śledzi solonych: 750/1 i 155/2 beczek.

W porcie handlowym z towarem rybnym było ogółem 18 statków, w tem 2 polskie. Przywiozły: śledzi solonych z Danji 11 ton, śledzi świeżych z Niemiec 14 ton. tranu ogółem 22,5 ton, (ze Szwecji 13,7 ton a z Norwegji 8,8 ton). konserw rybnych 19.6 ton (z Portugalji 13,1 ton, z Francji 2,8 ton, z Holandji 2,3 ton, z Niemiec 0,8 ton, z Belgji 0, 6 ton).

Z portu rybackiego wysłano w tym miesiącu 133 wagonów z towarem rybnym w tem dwa wagony do Gdańska i jeden wagon ze śledziami solonemi do Austrji. (K.P.R.)

Przetargi

PRZETARGI NA ZAŁOŻENIE STACYJ ELEKTRYCZNYCH W EGIPCIE.

Poselstwo Egipskie w Warszawie donosi o mającym się odbyć przetargu na założenie stacji elektrycznej w Noga Hamadi. Warunki przetargu są do nabycia w Poselstwie w cenie 5 funtów egipskich. Oferty należy kierować do Ministerstwa Robót Publicznych w Kairze, najpóźniej do dnia 10 października 1936 roku, do godziny 12-tej w południe.

To samo Poselstwo donosi również o mającym się odbyć przetargu na założenie stacji elektrycznej w Gebel El Awlia. Warunki przetargu są do nabycia w Poselstwie w cenie 2 funtów egipskich. Oferty należy kierować do Ministerstwa Robót Publicznych w Kairze, najpóźniej do dnia 17 listopada 1936 roku do godziny 12-tej w południe.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	14. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	16. 9.
s/s CAPELLA*	21. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	23. 9.
		1) Turku, Helsinki, Viipuri	s/s BROOK	11/12. 9.
			s/s CREMON	25. 9.
—		**2) Helsinki, Kotka, Viipuri**	s/s MARTA RUSS I	ok. 18. 9.
		3) Wasa, Oulu	s/s HERNÖSAND	ok. 19. 9.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MEKNES*	19. 9.	**Leningrad**	s/s MEKNES*	15. 9.
s/s MEKNES*	3. 10.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	29. 9.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	14. 9.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	16. 9.
s/s CAPELLA*	21. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	23. 9.
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)*	s/s KODUMAA	16. 9.
		co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA	2. 10.
		Tallinn		
s/s SKJOELD	20. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	21. 9.
s/s HALFDAN	4. 10.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
		ŁOTWA		
s/s MINOS* lub subst.	14. 9.	**Ryga**	s/s MINOS* lub subst.	14. 9.
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*		
s/s URANUS lub subst.	21. 9.	co tydzień	s/s URANUS lub subst.	21. 9.
		Ryga		
s/s SKJOELD	20. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	21. 9.
s/s HALFDAN	4. 10.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	13. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	16. 9.
	27. 9.	co 1—2 tygodnie		30. 9.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	13. 9.	**Kłajpeda — Memel**	s/s ANNA GRETA	16. 9.
	27. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*		30. 9.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	20. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	20. 9.
	26. 9.	co 2 tygodnie		26/28. 9.
s/s SKJOELD	20. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	21. 9.
s/s HALFDAN	4. 10.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TORA	20. 9. 4. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	s/s TORA	23. 9. 7. 10.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	20. 9. 26. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	s/s MARIEHOLM*	20. 9. 26/28. 9.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	14/15. 9. 28/29. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	14/15. 9. 28/29. 9.
s/s BLENDA	20. 9. 4. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	23. 9. 7. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LIBAU s/s EGON	14. 9. 21. 9.	*(Behnke & Sieg. Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LIBAU s/s EGON	14. 9. 21. 9.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS s/s KÄTE s/s TCZEW	12. 9. 15. 9. 19. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s E. RUSS s/s KÄTE s/s TCZEW	12. 9. 15. 9. 19. 9.
		Bremen		
s/s MINOS* lub subst. s/s URANUS* lub subst.	14. 9. 21. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s MINOS* lub subst. via Ryga s/s URANUS* lub subst.	14. 9. 21. 9.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	9. 9. 16. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	10. 9. 17. 9.
		Kopenhaga *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	19. 9. 3. 10.
		Kopenhaga		
m/s PIONIER I	ok. 10. 9.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	m/s PIONIER I	ok. 13. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	21. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	21. 9.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BALZAC	14/17. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BALZAC	14/17. 9.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	22. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA s/s JAEDEREN	14. 9. 28. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	15. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	17. 9.
s/s LECH*	20. 9.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	24. 9.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	15. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	17. 9.
s/s LUBLIN*	20. 9.	co tydzień	s/s LUBLIN*	24. 9.
		Manchester/Liverpool		
s/s UFFE	17/18. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s UFFE	17/18. 9.
s/s EGHOLM	24. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s EGHOLM	24. 9.
s/s HELDER	12. 9.	**Leith/Grangemouth**	s/s HELDER	12. 9.
STATEK	19. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	19. 9.
		Bristol		
s/s LINDENAU	ok. 22. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co miesiąc	s/s LINDENAU	ok. 22. 9.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s BACCHUS lub subst.	12. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BACCHUS lub subst.	12. 9.
s/s IRENE lub subst.	16. 9.	co tydzień	s/s IRENE lub subst.	16. 9.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	15. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	16. 9.
s/s PUCK	22. 9.	co tydzień	s/s PUCK	23. 9.
s/s VENUS lub subst.	11. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s VENUS lub subst.	11. 9.
s/s LEDA lub subst.	17. 9.	1—2 razy w tygodniu	s/s LEDA lub subst.	17. 9.
s/s BUSSARD	10. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	10. 9.
s/s BUTT	21. 9.	co 10—11 dni	s/s BUTT	21. 9.
s/s WIBORG	ok. 19. 9.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 19. 9.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	15. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	15. 9.
s/s ŚLĄSK*	22. 9.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	22. 9.
s/s BUSSARD	10. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	10. 9.
s/s BUTT	21. 9.	co 10—11 dni	s/s BUTT	21. 9.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s VEBORMILIA	23. 9.
s/s KODUMAA	16. 9.	**Antwerpja**	—	
s/s JÄRVAMAA	2. 10.	*(Rothert & Kilaczycki)*		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA*	22. 9.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA*	25. 9.
	6. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		9 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MEKNES*	15. 9. 29. 9.	**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	19. 9. 5. 10.
s/s SKJOELD s/s HALFDAN	20. 9. 4. 9.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SKJOELD s/s HALFDAN	21. 9. 5. 10.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
s/s TANGER s/s SEBU	10. 9. 26. 9.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s TANGER s/s SEBU	10. 9. 26. 9.
STATEK	ok. 15. 9.	**Porty Sycylji** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
s/s GALLIA	14. 9.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s ANDALUSIA	ok. 15. 9.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Centa — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VIKINGLAND* m/s NORDLAND*	12. 9. 27. 9.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VIKINGLAND* m/s NORDLAND*	12. 9. 4/5. 10.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s VERBORMILIA	23. 9.
m/s LEWANT	21. 9.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	m/s LEWANT	22/26. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
m/s BATORY*	19. 9.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	23. 9.
m/s PIŁSUDSKI*	29. 9.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	6. 10.
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANPENN*	19. 9.		s/s SCANYORK*	15. 9.
s/s CLIFFWOOD*	26. 9.	*(American Scantic Line)*	s/s SAGAPORACK*	22. 9.
s/s ARGOSY*	3. 10.	co tydzień		
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s TANGER	10. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s TANGER	10. 9.
s/s SEBU	26. 9.	co 2 tygodnie	s/s SEBU	26. 9.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s PACIFIC	12. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s PACIFIC	21. 9.
m/s LIMA	24. 9.	co 3 tygodnie	m/s LIMA	5. 10.
s/s EQUATOR	28. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s CRUX	11/12. 9.
s/s AURA	15. 10.	co 2 tygodnie	m/s REGULUS	20/22. 9.
		(Rothert & Kiłaczycki)	s/s PUŁASKI*	16. 9.
s/s PUŁASKI*		co 6 tygodni	STATEK pocz. października	
	25. 10.		s/s KOŚCIUSZKO*	ok. 15. 10.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KAAPAREN	25. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s ATREUS	19. 9.
—		co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS	17. 10.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
m/s VASAHOLM	11. 9.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TOLEDO	25. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
m/s STUREHOLM	5. 10.	co 3—10 dni na wejściu	m/s TITANIA	10. 9.
		co miesiąc na wyjściu		
s/s CITY OF OMAHA	27. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s CITY OF OMAHA	27. 9.
s/s HYBERT	27. 10.	co 2—4 tygodnie	s/s HYBERT	27. 10.
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

Statki oczekiwane w Gdyni

11 września:

m/s CRUX lin. połudn. Amer. tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s VENUS lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
m/s VASAHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s BROOK lin. do portów południowo-fińskich, Lenczat.
s/s ERNST H. STINNES po węgiel, PAM.
s/s KATOWICE po węgiel, PAM.
s/s VESTANVIK po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.
s/s LENNART po węgiel, Lenczat.
s/s SCANDIA po węgiel, MEW.
ż/m SOLVIG z makulaturą, Behnke & S.

12 września:

m/s VIKINGLAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Pol. Lewant.
s/s BACCHUS lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s GÜNTHER RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Prowe, Bergenske.
s/s POZNAŃ z tomasyną, Rummel & B.
s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku i Filadelfji dla wyład. A. S. L.
s/s SKODSBORG po drzewo, PAM.
s/s KAUPO po węgiel, MEW.

13 września:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pas. i wyładowania, P.Z.K.B.
s/s LWÓW, lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Polbrit.
ż/m START z makulaturą, Behnke & S.
s/s LODEVIJK, s/s VERDANDI, s/s CABENDA ze złomem, Rummel & Burton.

14 września:

s/s GALLIA lin. z portów zach. śródziemnomorskich tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich, Bergenske.
s/s LIBAU lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & S.
m/s BALZAC lin. z portów wsch. norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s ANNA GRETA lin. lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.
s/s KODUMAA lin. z Antwerpji po ładunek do Tallinna, Roth & Kiłaczycki.
s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.
s/s URSA lin. po ładunek do zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s SÄRIMNER po węgiel, PAM.
s/s ALBERT po węgiel, MEW.
s/s BIFROST po węgiel, MEW.

15 września:

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. S. L.
s/s ANDALUSIA lin. po ładunek do portów zach. śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s BALTROVER po ładunek i pasażerów do Londynu, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s MEKNES lin. w drodze z Havre via Kopenhaga do Leningradu, PAM.
s/s KÄTE lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s ANTONIOS MICHALOS po węgiel, PAM.
s/s VIKING po drzewo, PAM.
s/s AUSEKLIS ze złomem, PAM.

16 września:

s/s IRENE lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s CANADA lin. śródziemnomorska, z owocami, PAM.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

17 września:

s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s LEDA lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

Kronika

MOŻLIWOŚCI URUCHOMIENIA KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH NA ZALEGŁE PARTJE TOWARÓW ZAGRANICZNYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło przeprowadzić badania w kwestji zalegających przesyłek w składach celnych, które nie zostały dotychczas odprawione przez Urzędy Celne z powodu nieuzyskania przez poszczególne firmy pozwoleń przywozu.

Chodzi mianowicie o takie przesyłki, które były wolne do przywozu przed 13 maja br. oraz o takie towary, które sprowadzone zostały do polskiego obszaru celnego i złożone w składach celnych przed wprowadzeniem ograniczeń dewizowych oraz zostały zapłacone przed wejściem w życie rozporządzenia dewizowego.

Wobec możliwości uruchomienia kontyngentów przywozowych na zaległe towary zagraniczne, sprowadzone w okresie poprzedzającym wyżej wymienione rozporządzenia, względnie na te, które były wówczas w drodze na zasadzie istniejących umów, firmy posiadające w składach celnych przesyłki takich towarów winne najrychlej złożyć w właściwej Izbie Przemysłowo-Handlowej formalne podanie o przywóz. Podanie takie winno być odpowiednio umotywowane oraz poparte dowodami.

WYDAWANIE DUPLIKATÓW POZWOLEŃ PRZYWOZU.

W związku z ubieganiem się firm o uzyskanie dla celów dewizowych odpisów pozwoleń przywozu, wystawionych przed dniem 27 maja br. t. j. wydanych bez odpisu dla banku dewizowego, zainteresowane firmy winny zastosować się do następującego trybu.

O ile duplikat pozwolenia przywozu został po częściowem lub całkowitem wykorzystaniu zwrócony przez Urząd Celny do Ministerstwa Przemysłu i Handlu i firma zabiega o wydanie odpisu pozwolenia, celem przedstawienia go Komisji Dewizowej, to winna ona wnieść do Centralnej Komisji Przywozowej podanie o wydanie odnośnego odpisu dla Komisji Dewizowej z dołączeniem znaczka stemplowego za zł 5,— na każdy odpis, który ma być wydany dla Komisji Dewizowej.

Gdy oclenie towaru nastąpiło po 27 maja br., firmy otrzymają żądane odpisy pozwolenia dla Komisji Dewizowej bez jakichkolwiek formalności. Natomiast, gdy towar został oclony przed dniem 27 maja br. do podania o wydanie odpisu pozwolenia winno być dołączone zaświadczenie terytorjalnej Izby Przemysłowo-Handlowej, że za towar odprawiony nie została dokonana wpłata na rzecz zagranicznego eksportera.

ZMIANY WARTOŚCI TOWARU W POZWOLENIACH PRZYWOZOWYCH.

Podajemy do wiadomości firm importowych, że o podwyższenie wartości towaru w pozwoleniach przywozu, wydanych po 27 maja br. winny firmy składać podania, zaopatrzone w znaczek stemplowy za złotych 5,—, adresowane do Centralnej Komisji Przywozowej. Do podań takich winny być dołączone zaświadczenia terytorjalnie właściwych Izb Przemysłowo - Handlowych względnie organizacyj, wchodzących w skład Centralnej Komisji Przywozowej, stwierdzające faktyczną wartość towaru, sprowadzić się mającego na dane pozwolenie przywozu.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

W handlu importowym towarów kolonjalnych panuje nadal duży chaos, wywołany częstemi zmianami zarządzeń w odniesieniu do importu najgłówniejszych artykułów spożywczych. Bardzo często zachodzą wypadki, że zanim importer zdążył się zapoznać dokładnie z wydanem zarządzeniem, ukazuje się już nowe zarządzenie, kasujące poprzedni przepis lub też wprowadzając daleko idące zmiany zarządzenia starego.

Powoduje to dezorjentację wśród importerów, która pociąga za sobą narażanie ich na niepotrzebne koszty i straty. Straty te wynikają z tego, że importer albo nie zdąży zakupić towaru w najkorzystniejszym okresie zakupu dla danego towaru i wskutek tego zmuszony jest płacić później dostawcom wyższe ceny, bądź też zakupuje towar, którego wprowadzenie do kraju jest odnośnem zarządzeniem zahamowane na dłuższy okres czasu. W ostatnim wypadku towar musi być złożony w składach celnych i opłacać wysokie koszty składowania itd. Wszystkie te okoliczności uniemożliwiają normalną konkurencję w danym towarze i stawiają importera bardzo często w położenie bez wyjścia.

Kawa surowa.

Stare zapasy kawy „Victoria“ są wyczerpane, natomiast na nowe transporty kawy tego gatunku, które nadeszły do Gdyni w ostatniej dekadzie sierpnia s/s „Pułaski“ na większość transportów brak jest pozwoleń przywozu, wobec czego kawa ta nie może być wpuszczona na razie do wolnego obrotu.

Cena za kawę „Rio 7“ waha się od 4.05 do 4,10 za 1 kg. Za kawę brazylijską gatunku „Capitania“ (duże ziarna) uzyskuje się cenę 4.25 do 4,30 za 1 kg, za „Santos“ — lepszy gatunek — 4,60—4,70 za 1 kg. Cena na kawy

niebieskie waha się od 5,20 do 6,20 za 1 kg zależnie od gatunku towaru.

O ile chodzi o kawę „Santos“ oraz kawy niebieskie, to na te gatunki kawy jest małe zainteresowanie. Ponieważ podaż tych gatunków kawy jest znacznie większa od zapotrzebowania, importerzy spodziewają się załamania cen na te artykuły.

Herbata.

Tendencja na wszystkie gatunki herbaty — mocna. Rynek odczuwa brak herbaty „Sumatra“ oraz herbaty z Indyj Brytyjskich. O ile chodzi o herbatę ceylońską, to zapasy ze starych transportów są na wyczerpaniu, a na nowe transporty pozwolenia przywozu nie zostały jeszcze wydane, pomimo, że kontyngent przywozowy na wrzesień — październik został już podzielony.

Za herbatę „Sumatra“ odbiorcy oferują po 14,50 — 15,00 za 1 kg, aby tylko otrzymać chociaż trochę towaru. Cena na herbatę ceylońską waha się od 16—18 zł za kg zależnie od gatunku towaru.

Ceny na rynkach zagranicznych — utrzymane na poziomie cen poprzednich.

Korzenie.

Zapotrzebowanie na pieprz jest słabsze, niż w poprzednich okresach, wskutek czego zapasy na ten artykuł nieco się zwiększyły Zmniejszenie się zapotrzebowania wpłynęło siłą rzeczy na zniżkę ceny towaru. Obecna cena za pieprz czarny waha się od 4,90 — 5,00 zł za kg, a za pieprz biały od 5,85 — 5,95 zł za kg. Ceny na cynamon są bez zmiany, pomimo, że na artykuł ten kontyngent jest bardzo ograniczony i brak jest pozwoleń przywozu. Na ziele angielskie cena wynosi 7,50 zł za kg.

Sytuacja na rynkach zagranicznych nagół bez zmian, przewiduje się jednak tendencję słabszą.

Owoce suszone.

Na śliwki kalifornijskie — tendencja mocna, a to wskutek braku pozwoleń przywozu oraz zwyżki cen w kraju produkcji. W zakupie cena zwyżkowała o około 60%. Np. za śliwki wielkości 40/50 płaci się obecnie 6.50 do do 7.00 $ za 50 kg.

Na śliwki bośniackie ceny zniżkują, a to wskutek braku zainteresowania tym artykułem.

Zainteresowanie sułtankami nieco się ożywiło, pomimo to w stosunku do takiegoż okresu w latach ubiegłych, jest słabe.

Rodzynki greckie zdrożały w zakupie o 75 do 100%, a to wskutek znacznie mniejszego zbioru tego artykułu, niż w roku ubiegłym. Za artykuł ten płaci się obecnie w zakupie od 20 do 22 guldenów holenderskich za 100 kg.

Na figi suszone brak pozwoleń przywozu. Zapotrzebowanie normalne. Tendencja spokojna.

Na inne owoce suszone brak zainteresowania.

Orzechy.

Importerzy otrzymali już pierwsze oferty na orzechy, celem zainteresowania tym artykułem z uwagi na nadchodzący sezon gwiazdkowy. Na razie jednak na skutek trudności importowych i niewyjaśnionej sytuacji w przydziałach dewizowych, importerzy wstrzymują się z decyzją akceptowania odnośnych ofert. Podobna sytuacja wytworzyła się także w imporcie migdałów.

Masło i ziarno kakaowe.

Tendencja na masło kakaowe bardzo mocna, a to wskutek nadchodzącego sezonu produkcji wyrobów cukierniczych w większych rozmiarach. Cena na masło kakaowe waha się od 3,60 do 3,70 za kg.

W ziarnie kakaowem zapotrzebowanie jest znacznie większe od podaży, wskutek braku pozwoleń przywozowych. Normalny kontyngent bowiem na ziarno został znacznie zredukowany, natomiast można importować ten artykuł w dowolnej ilości jedynie w transakcjach kompensacyjnych. Ponieważ jednak transakcje kompensacyjne są bardzo trudne do przeprowadzenia — import się kurczy, co w konsekwencji wskutek większego zapotrzebowania powoduje zwyżkę ceny na ten artykuł. Obecnie płaci się za 1 kg ziarna kakaowego loco magazyn portowy Gdynia 1,95 zł do 2,— zł.

O ile chodzi o zakup towaru w krajach produkcji, to z uwagi na wyczerpywanie się zapasów ziarna ze starych zbiorów, ceny zwyżkowały w zakupie o około 10%. Obecnie płaci się zagranicą 31,5 do 32 sh. za 50 kg ziarna.

Oliwa i konserwy rybne.

Zapotrzebowanie na konserwy rybne umiarkowane. Ceny utrzymane.

Zapotrzebowanie na oliwę słabe. a to wskutek przesycenia rynku tym artykułem.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Podobnie jak w drugiej, tak i w trzeciej dekadzie sierpnia br. cytryny włoskie nie znalazły większego zainteresowania.

Sytuacja ta uległa zmianie w pierwszych dniach września br., wskutek zwyżki cen na rynku włoskim.

Ceny na ten artykuł kształtowały się we Włoszech 72—85—90 lirów za skrzynię. Rynek włoski przechodzi, po zniesieniu sankcyj, trzeci z kolei okres, który wyraża się obecnie bardzo mocną tendencją.

Rynki londyński i hamburski nie mają zupełnie zapasów cytryn włoskich.

W magazynach gdyńskich jest jeszcze około 1.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, które nie mają zainteresowania.

W czasie od 13 sierpnia do 5 września br. urządziły Gdyńskie Targi Owocowe 3 przetargi, wystawiając ogółem 4.117 skrzyń cytryn „syryjskich", 400 worków koryntek greckich oraz 21 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Z wymienionych partyj sprzedano 3.685 skrzyń cytryn i 400 worków koryntek.

Szczegółowy przebieg aukcyj w czasie od 13 sierpnia do 5 września przedstawia się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe Sp. A. w Gdyni:

jak wyżej wspomniano urządziły 3 przetargi.

Dnia 13 sierpnia br. wystawiono do przetargu 2.000 skrzyń cytryn „syryjskich" i 21 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Pomarańcze wycofano z powodu braku nabywców. Cytryny sprzedano w całości po cenie 49 i 49,50 zł za skrzynię. Towar był podzielony na partje po 25, 50, 100 i 200 skrzyń.

Udział w przetargu wzięło 8 kupców z Warszawy, Wilna, Krakowa, Łodzi, Katowic, Lwowa i Gdyni.

Na drugim z kolei przetargu dnia 27 sierpnia br. wystawiono 350 skrzyń cytryn syryjskich i 200 worków koryntek greckich. Sprzedano 230 skrzyń cytryn i 200 worków koryntek, osiągając za cytryny cenę 53 zł za skrzynię i 1,23 zł za 1 kg koryntek.

Nabywcami towaru byli kupcy z Katowic, Krakowa i Łodzi.

Na aukcji odbytej w dniu 3 bm. wystawiono 1.765 skrzyń cytryn syryjskich i 200 worków koryntek greckich. Sprzedano 1.635 skrzyń cytryn po cenie 40,—, 50,—, 51,50 i 53,— zł za skrzynię, oraz 200 worków koryntek po 1,23 zł za 1 kg.

Udział w przetargu wzięło 8 kupców z Krakowa, Warszawy, Lwowa, Łodzi i Gdyni.

Aukcje Owocowe Spółka z o. o.
Bałtyckie Aukcje Owocowe Spółka z o. o.

nie urządziły w tym czasokresie przetargów.

Kupujcie wyroby krajowe!